

03 Audi 80

2.4 UNTERSUCHUNG FAHRZEUG 03 (FOTOS 14...16; 108...119)

Auch bei diesem Fahrzeug war eine technische Untersuchung mit Rücksicht auf das Unfallgeschehen nicht erforderlich. Bei diesem Fahrzeug wurde lediglich die unfallbedingte Verformung untersucht und ob die Insassen angeschnallt waren.

Audi 80

Der Fahrersicherheitsgurt wurde in ausreichend weit herausgezogenem Zustand vorgefunden. Er war abgeschnitten. Im Bereich der Gurtschloßzunge fanden sich unübersehbare Heißreibspuren und Materialübertragungen des thermoplastischen Kunststoffs am Gurtband, wie es die vorgenannten Fotos zeigen.

F = Fahrer

B = Beifahrer

Der Beifahrersicherheitsgurt war ebenfalls ausreichend weit herausgezogen und in der oberen Umlenkung zusammengefaltet gewaltsam eingeklemmt, wie es bei hoher Gurtbeanspruchung zu beobachten ist.

H.L.

Hinten
Links

Der Sicherheitsgurt hinten links zeigte ebenfalls sehr starke Heißreibspuren im Umlenkbereich der Gurtschloßzunge, wie es die Fotos zeigen.

#2

Hinten / rechts

Der hintere rechte Gurt wurde aufgerollt vorgefunden. Im mit thermoplastischem Kunststoff beschlagenem Umlenkbereich der Gurtschloßzunge waren der textilen Struktur des Gurtbandes entsprechende Polierungen zu

03 Audi 80

erkennen, wie es das Foto 118 zeigt. Extreme Heißbreibspuren wie z. B. am Gurt hinten links waren nicht vorhanden.

Der mittlere Gurt der hinteren Sitzbank (Beckengurt) zeigte ebenfalls keine Beanspruchungsspuren, die auf eine Benutzung während des gegenständlichen Unfalls schließen lassen. Der Gurt war so eingestellt, daß er ein im Fahrzeug vorhandenes Sitzpolster, wie es für den ordnungsgemäßen Transport von Kindern erforderlich ist, umfassen konnte, wie es die Fotos zeigen. Der Bezug zeigte im Bereich der Gurtumfassung

- Verknitterung. Nach Abnahme des Bezuges war festzustellen, daß das Sitzkissen im hinteren Bereich, → wo der Gurt umfaßt, eingebrochen war.

Audi 80 Im PKW 03 war der Fahrer, der Beifahrer und der Beifahrer hinten links angeschnallt. An den Gurten hinten rechts und hinten Mitte wurden keinerlei Gurtbenutzungsspuren festgestellt. Somit konnten zwei Personen in diesem Fahrzeug nicht angeschnallt gewesen sein.

F, BF, HZ

HR
HM

14a

E. Vorläufiges Gutachten

- F I. An der Leiche der 40 Jahre alt gewordenen I er-
 gab sich als entscheidender Befund eine massive Hirnschwellung bei
 Blutungen in die Brücke und den rechten Schläfenlappen.

- F II. Der Tod ist infolge Versagens der lebenswichtigen Gehirnzentren ein-
 getreten.

- F III. Von der Verstorbenen waren die Milz herausgenommen und eine
 Wunde an der Darmwurzel vernäht worden. Die Darmwurzel erwies
 sich im übrigen als ausgedehnt unterblutet. Weiterhin konnten ein
 Bruch im Bereich des rechten Handgelenkes und eine schleimige Ent-
 zündung der Luftwege nachgewiesen werden.

- Bf I. An der Leiche des 39 Jahre alt gewordenen I wurden
 als entscheidende Verletzungen Zerreißen der Hauptkörperschlag-
 ader, der Leber und der rechten Niere mit Blutungen in die Brust- und
 Bauchhöhle, massive Blutungen in beide Lungen und Brüche des linken
 Oberschenkels, des rechten Schien- und Wadenbeines, des Unterkiefers,
 des Schädeldaches im Bereich des linken Scheitelbeines sowie der
 Schädelbasis gefunden.

- Bf II. Der Tod ist die Folge der erlittenen Verletzungen.

4. Life-saving requirements for EU- and US-crash tests

1. review/legislate non-injurious threshold value of longitudinal, lateral, vertical, yaw-, roll acceleration, total-acceleration dependent HIC, belt- and femur force;
2. legislate specs of an at least two-stage crash test consisting of front-, side-, rear crash test and rollover test;
3. review/legislate specs of an angular front crash test to lower the highest rate of fatal/severe injuries in FK3 and FK4 (A1). Evidently, sensors are out of function in front crash at $\alpha > 30^\circ$;
4. review/legislate specs of an angular side crash test to lower the highest rate of fatal/severe injuries in SK2 and SK3 (A1). Evidently, sensors are out of function in side crash at $\beta > 30^\circ$;
5. review/legislate the specs of a rear crash test to lower the highest rate of fatal/severe injuries in HK1 and HK2 (A1) and to prevent submarining;
6. legislate a percentage of max. cruising speed to define a higher test speed. Any concern of car manufacturer is in contradiction to a \$ billion investment in R&D to produce a ultra-luxury car²⁷ equipped with a "555 HP, 6.3 litre and 18 cylinder" engine despite world-wide traffic congestion while neglecting the R&D to improve survival chance;
7. legislate specs of a great energy-absorption and soft-cushioning property of heavy-weight car and sport-utility vehicle;
8. legislate specs of a ram front bumper of sport-utility vehicle to absorb energy, thus saving life of pedestrians and passengers of a light-weight car arbitrarily crashed thereby;
9. renew specs, met by the design of brand-new BMW 5 (B4a), brand-new VW VR6 (B5) and Chrysler, to prevent door detachment (case XVI);
10. legislate specs to release a power plant in arbitrary front collision at speed, say, over 60 km/h to prevent intrusion (case XV);
11. legislate a minimum distance of a passenger/seat to a door/window pane deformed in arbitrary side collision;
12. legislate a minimum distance of a head to a roof deformed in rollover;
13. legislate threshold values of forces and accelerations when front airbag and/or side airbag fails;
14. legislate a minimum distance of a steering wheel to a head/body of the driver and threshold value of accelerations and forces of parts of his body when his front airbag, seat belt, retractor mechanism and/or belt pre-tensioner fail;
15. legislate an allowance for the deflection of seat rails to avoid "oop" in arbitrary front and rear collision;
16. legislate specs to ensure the function of sensor/pellets/airbag, e.g. failure rate 1 to one million. See the rate of killing to saving lives in Chap. 1.3;
17. legislate specs to waste-disposal of pellets in compliance with environment;
18. lower/legislate specs to substantially lower explosive loudness of front-, side airbag and to total explosive loudness of all airbags installed in a car. The permissible EU-sound level at 140 dB is enormously louder than the sound level of a compressed-air hammer
 - in outdoor at 1 meter distance at 93 dB or
 - in a room having a sound-energy-absorbing property of 10 m² at 103 dB.
 By definition, sound level L [dB] is equal to $10 \log (J_1/J_0)$, where J_1 and J_0 [W/cm²] are sound intensities;
19. legislate laws to levy heavy tax/ premium on life-threatening vehicles, thus financing the short- and long-term treatment for injuries and forcing car manufacturers to invest in R&D. Only the \$ 262.5 million fine (case XVI) led Chrysler Corp. to the decision to invest in reinforcing door locks which cannot avoid door detachment/passenger ejection (case XVI, Chap 1.2h). How can a reinforced lock pawl resist to great energy? Next passenger-ejection and sue/fine will occur;
20. legislate laws to enforce the use of seat belts of vehicle, train and aeroplane; and
21. renew/legislate specs of SAE AS 8049 and JAR 25.561 to 25.785, wherefor Chown from Air Canada (C4), Schmid from Swissair (C5) and Dr Wigger from Lufthansa have confirmed the need.